



TITLE:

京大上海センターニュースレター 第245号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科上海センター

CITATION:

京都大学経済学研究科上海センター. 京大上海センターニュースレター 第245号. 京大上海センターニュースレター 2008, 245

ISSUE DATE:

2008-12-22

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/68909>

RIGHT:

京大上海センターニュースレター

第 245 号 2008 年 12 月 22 日

京都大学経済学研究科上海センター

目次

上海センター学術セミナー「中国農業:持続的発展への諸課題」のご案内

OMAインド・ネパール視察旅行の報告

多発するタクシーストは全土騒乱の予兆か？

暴動検証:08年11月

+++++

上海センター学術セミナー

「中国農業:持続的発展への諸課題」のご案内

京都大学上海センターでは昨年度に続き、中国の農業問題についての以下のような学術セミナーを計画しました。「三農問題」といわれる現代の農業問題とともに、中国農業史の長い歴史を振り返る部分も含んだものとなっています。我々と学術協定を結ぶ中国人民大学と西安交通大学から2名ずつの専門家をお呼びして開催するものです。参加費は無料ですので、多くの参加を期待します。また、上海センター協力会の後援もいただきます。記して感謝いたします。

第1セッション 2009年2月16日(月) 午前 10:00-12:00

山本裕美(京都大学教授) 日中農業政策の比較

高德歩(中国人民大学教授) 農村自治:古代と現代の比較

第2セッション 2009年2月16日(月) 午後 1:30-6:00

張思鋒(西安交通大学教授) 農村人口都市移住の問題について

張 勝(西安交通大学准教授) 農民生産技術を革新する新しい農村金融メカニズムの構想

胡 霞(中国人民大学准教授) 中国農業成長段階の変化と発展方向

沈金虎(京都大学講師) 家族経営体制、経済発展と草原地域の砂漠化

- 中国草原地域の砂漠化の原因と今後の対策について -

レセプション 2009年2月16日(月) 午後 6:00 於 カンフォーラ(京大正門横)

第3セッション 2009年2月17日(火) 午前 10:00-12:30

大西広(京都大学教授) 中国農業史研究におけるチベット農奴制研究の意義について

安部治平(青海民族学院講師) アムド=チベットの土地家畜所有について

宮崎卓(京都大学准講師) 中国農業に対する日本の支援問題について

OMAインド・ネパール視察旅行の報告

2008年11月11日

(社)大阪能率協会 副会長 アジア・中国事業支援室最高顧問
京都大学上海センター協力会 副会長 大森経徳

夏に2度ばかり、この京大上海センターニュースレターでPRさせて頂きました通り、(社)大阪能率協会(私・大森も副会長の一人です)アジア・中国事業支援室主催のインド・ネパール視察団長として、去る9月28日~10月6日迄出張してきました。帰国後、約1ヶ月半経過した11月21日にムンバイの大きなテロ事件が起こったほか、途中往復で合計約7時間滞在したタイのバンコク国際空港の閉鎖事件等があり、間一髪の差で無事帰国出来た幸運を喜んでいるところで、(昨年は、青藏鉄道を利用した青海省・チベット視察でしたが、こちらもチベット騒乱の8ヶ月前でラッキーでした。)

インドでは、日本大使館の竹若経済公使から、又ネパールでは、大使公邸で水野大使より直々にご説明を頂いたほか、ジェットロ・ニューデリーセンター、インド三井物産本社、インド人経営者や、インド最高裁弁護士等主要な方々のご説明を頂きました。

インフラの未整備の為、列車もバスも航空機も全て非常に遅れ、主催者としては大変苦労もしました。ここしばらくは、日本からのこういう視察団は、あまり出ないと思います。デリー市内でも小さなテロ事件は、直前にも起こっていた様な状況だった為、ささやかな報告ですが、何らかの時代的意味はあるかもしれませんので、掲載させて頂くことにしました。団員は17名でしたが、今回は、中小企業の現役社長方が今迄で一番多く参加して頂き約半分、あと半分は主に大企業OB他の皆さんと、大学教授お二人でした。インド・ネパール進出を検討中の高級婦人服メーカーの社長の中には、帰国後の現在、前向きに考えてみたいと言っておられる方もおられます。尚、(社)大阪能率協会は、京大上海センター協力会の法人会員であり、参加者17名中10名が京大上海センター協力会会員であったことも併せ報告させて頂きます。来年はこのチームでベトナム視察を予定しています。

はじめに、

私たちの(社)大阪能率協会(OMA)中国事業支援室は、これまで6回、沿岸部から内陸部まで中国の主要な工業地帯の視察を終え、昨年は念願の青海省・チベット視察旅行も行いました。

これを契機に、アジア共同体の議論も活発化している昨今の情勢を反映させるべく、今年4月1日より「アジア・中国事業支援室」と名称変更をしました。この新名称による最初の視察研修旅行となる本年は、近年目覚ましい経済成長をとげつつある一方、悠久の文明が佇むアジアの大国でBRICsの一角を占めるインドと、この4月に240年に亘る王制から制憲議会選挙を経て、平和裏に共和制に移行し、革命集団であったマオイスト政権による新しい国づくりが世界の注目を浴びている国、ヒマラヤ山脈を境に大国インドと中国に挟まれた国・ネパールの2カ国の視察旅行を企画し、総勢17名で行ってきました。団員は、インド進出を考えておられる高級婦人服製造の中小企業社長をはじめ、現役の中小企業社長方約半分に、大学教授2名、あとは大企業OBとOMAアジア・中国事業支援室の幹部数名でした。中には、元大手商社のムンバイ支店長をされていた方もおられ、多士済々で旅行中にもぎやかな中にも有意義な多くの交流が随所に見られました。

ここでは、先ず日本大使館、ジェットロ、インド三井物産さんのほか、松下、ホンダ等の進出しているデリー郊外のノイダ工業団地のコネクター製造のインド人社長等にご説明頂いたインド経済の概要について、簡単にまとめておきます。その次に駐ネパール水野大使ほか日本留学帰国組の経営者等からお聞きしたネパール情勢について報告します。最後に、今回は、今までの中国視察旅行とは色々勝手が違い、出発前から基本日程の変更や、インドの各種インフラの未整備による影響等を多々受け、幹事団としては大変苦労しましたので、これらも次に行かれる方々のご参考の為、紙数の許す範囲内で記録に留めておきたい、と思っております。

インド経済概況

人口約11億人。人口の80.5%を占めるヒンズー教徒(あとイスラム教徒13.4%、キリスト教徒2.3%、シーク教徒1.9%、仏教徒0.8%、ジャイナ教徒0.4%)では、子孫の多い事は善いことであり、産児制限等はしていないので、2050年には中国を抜いて世界一の人口大国(約15億人)になる、と言われています。従って今現在の人口構成もきれいなピラミッド型をしており、26歳未満が半数を占め、将来に亘り豊富な労働力があります。赤ん坊を

抱いた若い母親や、その姿で物乞いをする親子等を随所で見ました。

但し、問題点もあり、識字率 64,8% (人口の約三分の一は文盲。特に農村の女子に多い)、貧困人口 (収入 US \$ 1 / 日以下) 比率は低下傾向ながら、依然として人口の約 3 割が貧困ライン以下です。又、農業人口は約 60% ですが、GDP 構成では 17% にすぎません。インドの GDP は、2007 年度で 1 兆 660 億ドルで、アジアでは日本、中国に次いで第 3 位。アセアン 10 カ国合計の約 90% に相当。一人当たり GDP 823 ドル。GDP 成長率、過去 5 年間 (2003 ~ 07 年度) の平均は約 9%。2006 年度 9,6%、2007 年度 9,0%、2008 年 4 ~ 6 月期 (前年同期比) 7,9%。インド経済の成長を支えているのは国内民間消費と投資です。別の角度からみれば、製造業とサービス業の 2 桁成長がインド経済を牽引しています。IT / IT 関連輸出 (主にソフトウェア) は過去 5 年で 3 倍に。携帯加入者数の成長率は年率 47,2%。金融、観光、物流分野でも力強く成長。日印の 2 カ国間貿易額は、2002 年には約 40 億ドル、2007 年約 103 億ドルと 2,5 倍増。2010 年には 200 億ドルを目標としています。日本の主な輸入品は、鉄鉱石、宝石、宝飾品、海産物、石油製品 (近年) で輸入額は 5,184 億円。日本からの輸出品は、一般機械、電子機器、鉄鋼製品、輸送機器等で輸出額は 7,731 億円。差引インドは 2,547 億円の貿易赤字です。物価上昇率 (2007 年度): 消費者物価 + 5,8%、卸売物価 + 5,4%。賃金上昇率 (2008 年見込): 日系企業のインド人スタッフ + 17,5%、同ワーカー + 12,2%。次に日本の対印直接投資額は、2006 年 597 億円 (5,1 億ドル) から 2007 年度 1,770 億円 (15,0 億ドル) と約 3 倍増となっています。主な投資案件は、マルチ・スズキ、ホンダ・シェル・カー、日産・トヨタ、第一三共等です。日系企業の進出社数は、2008 年 1 月現在 438 社です。

ヒンズー教について

インド・ネパールでは国民の 80% 以上がヒンズー教徒ですが、その特長は次の通りです。(インド人ヒンズー教徒のガイドの話)

ヒンズー教は約 1,300 年前にバラモン教と仏教が合体して生まれた宗教。従ってインドでは仏教徒が極端に少ないが、これは仏教が完全に消滅した訳ではなく、ヒンズー教の中に庶民宗教として、その精神は十分受け継がれているとのことでした。多神教であり、殺生を嫌い、原則として菜食主義 (ベジタリアン) であり、同時に禁酒主義でもあります。ということから容易に想像出来る通り、穏かで平和主義が基本となっています。同時に、ゆったりとしており、あくせくしないのがインド人の特徴だそうです。一方、イスラムの影響もある程度受けていると思われるものもあります。それは、9 日間 (イスラムでは 1 ヶ月間) の断食があり、断食明けには、飲み、食い、踊り、大いに騒ぐのも同じ。又、1 日 2 回礼拝をする (イスラムは 1 日 5 回、メッカに向かって礼拝) 等です。但し、バイブル、コーランの様な教典はありません。ガイドの話では、インドの国民の約 7 割がベジタリアンで、基本的にはお酒もあまり飲まない、とのこと。私も、今回の旅行では、最初のタイ航空の国際線の食事から、いきなり “ベジ” か “ノンベジ”かと聞かれたので、折角の機会だからベジタリアンの食事を試食しておくのも悪くない、と思い “ベジ” を注文したところ、薄いカレー味が基本でしたが比較的あっさりしていて、美味しかったので、今回の旅行ではなるべく “ベジ” で通したところ、体調も非常に良かったです。

カースト制について

紀元前 1500 年頃から北インドに侵入して来た白人種系のアーリア人は、先住民のドラヴィタ人など肌色の濃い人々を平定し、その支配を固めるとともに、ヴァルナと呼ばれる身分制度を作り上げました。この「ヴァルナ」とはサンスクリット語で「色」を意味する言葉です。

当然肌の白い支配者である自分たちを上位に置き、先住民族を下に置きました。また、侵入して来た支配階級のアーリア人の間でも、社会的機能による区分である「四姓」が出来ました。

「バラモン」祭司。宗教儀式を専門とする。

「クシャトリア」王族、武士。軍事、政治を司る。

「ヴァイシャ」商工業者、平民。商工業活動に従事する。

「シャードラ」奴隷。

この古代的身分制度ヴァルナがカースト制度の原点です。その後第 3 階層の「ヴァイシャ」、第 4 階層の「シャードラ」が、夫々職業ごとに細分化され、やがて 2,000 と 3,000 と 言われる多数の区分が中世的身分制度として固定されました。これは、職業を「生まれ」によって決定・世襲するもので、現在も非常に強い影響力を持って人々を束縛しています。

尤も、独立後の 1950 年に制定された憲法では、このカースト制度を全面的に禁止しています。しかし、今なお結婚は同一カースト間でしか行わないとか、職業の世襲が連綿と続いているのが現状です。

更に、この 4 区分のカースト以下の身分として「ダリット」又は「アンタッチャブル」とよばれる最下層階級が

います。

リザーブ・システムについて

インドは1948年の独立当初から社会主義国家を標榜し、共産党が一定の力を持っていたこともあり、憲法上、或いは政策上早くから、このカースト制度による差別を少しでも改善しようと努力してきました。その大きなものが「リザーブ・システム」です。リザーブ・システムは独立後間もなく設けられ、大学や公務員の採用に際し、全体の採用人員の内、22.5%を最下層カーストの「シュードラ」とその更に下の「アンタッチャブル＝ダリット」に開放したものです。そこへ、最近、新たな問題が起こっています。

それは、インド政府が、このリザーブ・システムを、最下層カーストの1つ上の第3区分カーストの「ヴァイシャ」に迄適用する構想を発表しており、この追加枠が27%という高率で従来枠22.5%と合算しますと49.5%と、殆ど半分の学生は、第3区分カースト以下の者で占められることになります。

更に政府は、この拡大を、民間企業の社員採用にまで適用しようとしており、これに対し、大学の在学学生や企業の経営者から、教育や技術レベルの低下を懸念した猛反対を受けており、この推移を注視しておく必要があります。この話は、これを適用されない上位カーストの者からは、逆差別である、との声も出ているそうです。

尚、この制度と類似なものは、チベット自治区でも行われています。

インド進出の問題点

今まで述べたインド経済概況だけを見ていると、それなりに発展しておりチャイナ+1はインドも1つの選択肢かとお考えの方も多いと思います。しかし、これを中国と比較してみますと、その差は歴然としており、各種インフラも含め全ての要素が現在の中国並みになるには、まだまだ遠い先のことで、10数年先でも今の中国の状況には追いつけないのではないか、と思われます。

紙数の制限の為、1~2の例だけを挙げておきます。2008年1月現在の日系進出企業数は438社ですが、一方中国に進出している日系企業は22,650社(2006年度)です。この差は51分の1です。貿易総額(2006年度)は日・印間84億米ドルに対し、日・中間は2,096億米ドルでその差は25分の1です。直行航空便数(2006年冬季)は日・印間で20便/週に対し、日・中間は726便/週もあり、その差は実に36分の1です。在留邦人数は、インド2,821人(2007年10月現在)に対し、中国は125,417人(2007年12月現在・含香港)この差は44分の1です。これらの極端な差は単に距離が遠いだけではありません。現地に行ってみてよく分かったことは、道路(高速道路殆んどない。渋滞多い。)鉄道(延着が常態化)電力(停電頻発)水(河川少なく且つ大半の河川の水は汚染で殆ど使えない。地下水中心。ホテルでも断水することもある由。)港湾等基本的なインフラが未整備で中国と比し格段に見劣りすること、例えば、本格的な高速道路はインドにはまだない、と言っても過言ではありません。世界に冠たるイギリスの労働組合運動により鍛えられた結果と思われる労働者の権利意識の強さと、100人以上の従業員がいる工場などでは、1人を解雇するにも州政府の許可がいる等、過保護的な労働慣行、優良工業団地不足、頻発する停電対策としての自家発電設備等全てがコスト高要因となっています。

これらの解決策として、去る10月21日から来日されたインドのシン首相との間でニューデリー~ムンバイ間の貨物専用鉄道の建設資金として、4,500億円もの、単一事業としては過去最大の円借款(これまでの最大は、ニューデリー地下鉄建設資金の2,600億円。現在のインドは日本からのODA援助の最大の受益国です。)を決めたほか、総費用10兆円にも及ぶ同区間の産業大動脈構想も発表しており、この間の工業団地や港湾の整備も向う11年がかりで完成させると言っており、これらと並行して日本企業のインド進出も活発化するものと思われます。

インド進出はスズキ(24年前より)ホンダ(10年前より)をはじめ、自動車産業や電機産業等大企業中心で、中小企業の進出はまだまだリスクが大きすぎる、と思われます。

私の率直な感想はこういうところですが、ご一緒した高級婦人服メーカーの中小企業の社長は、全てが完成してから進出したのでは遅すぎて、先行者利潤を得るチャンスが減る。むしろ、こういう混沌とした一見難しそうな時に苦労して進出すると、大きく成功するチャンスがあるかも知れない。今回見た限りでは、女性の大半がサリーを着ていたが、あの服装ではテキパキした仕事は出来ないの、遠からず、オフィスの女性は洋装になるに違いない。又、インフラの未整備問題も、何もこの広いインド国中に工場を展開する必要もない。例えば、我々中小企業はデリー市及びその周辺だけをマーケットと考えておけばよい、と考えて、インドにも興味が出てきました、と話しておられました。流石は経営者、と感心した次第です。

この項の最後に、我々の苦労話を報告しておきます。細かい点は省略しますが、出発の約40日前に突然バラナシ(ベナレス)からカトマンズへ行く飛行機が、週7便毎日から週4便に変更になり、全日程を大きく組み替えざ

るを得なくなりました。その結果、パラナシ 1 泊の予定が出来なくなり、結局、夜行寝台列車が 1 時間半延着したためガンジス川の沐浴場面が見れなくなりました。更に、この変更の為、ネパール航空でカトマンズへ行く以外に方法がなくなりました。このネパール航空が曲者でして、たった 2 機で香港からドバイ迄の国際線を飛ばしている為、欠航や延着は日常茶飯事で、我々もデリー空港で 7 時間も待たされ、やっとカトマンズの上のヒマラヤ展望台のあるナガルコット（標高 2 1 0 0 m）のホテルに着いたのは深夜の 1 時 1 5 分でした。このネパール航空の飛行機は我々の搭乗した 1 日前の便は欠航したそうです。ということで、ネパール航空は絶対に使わないことです。又、デリーからアグラ間は約 2 0 0 km ですが、数少ないインドの高速道路を使ってバスで約 5 時間もかかりました。

教訓！こういう具合ですから、インド旅行をされる場合は、航空機、列車等は、可能な限り自分達で確認し、旅行社に丸投げはしないこと。交通機関は出発遅れや延着、欠航等が頻発していることを考慮し、十分余裕のある日程を組んでおかれることをお勧め致します。

（つづき）

+++++

多発するタクシーストは全土騒乱の予兆か？

08 . DEC . 08

小島正憲

11 月に入って、重慶を皮切りに、中国の各都市でタクシーのストライキが多発している。ストライキは重慶、三亜、蘭州、汕頭、大理と続き、広州、仏山、香港などに飛び火し、それは一向に衰える気配がない。その他、ネット上にはかなりの都市でタクシースト騒動が起きているという情報が流れている。

私はこのタクシーストの多発が、今後の中国社会に大きな影響を与えると見ている。なぜなら、このストを通じて、運輸労働者の全国横断・産業別労働組合のような組織が結成される可能性があるからである。もちろんこの組織は非合法で、既存の労働組合全国組織の中華全国総工会の傘下には入らず、反政府的な立場をとる組織となる可能性がある。

1. 現地視察と各種の情報を総合した私見

- ・今のところ、各都市間の連携はなく、運輸労働者の産業別労働組合に発展するような横断的な組織はないし、指導部もないと思われる。
- ・しかしそれぞれの都市でストライキが計画的かつ整然と行なわれているところを見ると、各都市内では組織指導部が形成されているような気配もある。またこのストが大規模な暴動に転化している都市はなく、この点から判断してかなり冷静な指導部によって組織化されていると見るべきである。
- ・各都市のストライキの目的は共通しており、会社に対する待遇の改善と、政府当局の闇タクシーに対する取り締まりの手抜きや癒着への強い怒りが中心である。この闇タクシー問題は、多くの地方都市に共通している。
- ・仮説だが、労働契約法で権利意識が目覚めたタクシー労働者が、今後、闇タクシーの規制強化などの共通目的を掲げて全国的に一斉に決起し、横断的な組織が形成される可能性を否定できない。さらにこれに触発されて運輸労働者全般が既存の全国総工会の枠を乗り越えた、戦闘的な全国横断・産業別労働組合のような組織を結成する可能性もある。

2. 各都市のタクシーストライキの状況

（ 、 、 は直接取材。 以下は情報収集による。）

11 / 03 重慶市市内。

参加台数：9 0 0 0 台以上。

場所：市内数か所。空き地や交通の障害にならない場所

目的：

・市政府決定の新規則 = 乗車拒否に対する罰金

1 0 0 0 元に対する抗議。

タクシー運転手の午後の勤務交代時間が午後 4 時



であり、そのときまでに燃料補給をしておかねばならないため、その時間帯になると乗車拒否が多くなり、市民からの苦情が相次いでいた。そのため市政府は罰金制度を決めた。

・闇タクシーの規制強化を要求。正規タクシー8000台に対して、闇タクシーが12000台。

市政府が通常のタクシー枠の他に、業者に特別のはからいで営業許可を与えているため、それが闇タクシーとして市内に横行している。外観は正規タクシーとまったく同じであるため、正規タクシーの顧客を奪い、営業の妨害となっている。またこの闇タクシーは上納金などが減免されているため、正規タクシーとの間に大きな収入格差が生じている。



経過:ストに加わらなかった運転手もいたが、他の運転手に妨害されるなどしたため、ほぼ全部のタクシーが運行を停止した。

結果:市政府は各種の改善策を決定。

- ・上納金を350元から300元に減額。社会保険料を60元補填など。
- ・闇タクシーの取り締まり強化を表明。
- ・乗車拒否罰金制度の撤回。
- ・24日、重慶市労働社会保障局は、「タクシー業界労働契約モデル」を発表し、その中で契約期間・労働時間・勤務場所・勤務内容・報酬・休憩・休暇・社会保障などや帰省のための休暇は有給とすることができると明確に規定した。

重慶市共産党の薄熙来書記は事態を重く見て、市内を運行しているタクシー運転手を無作為に選んで意見を聞こうとしたが、各方面の反対に会って断念せざるを得ず、結局、タクシー会社の推薦する運転手との面談しかできなかったという。

市政府の約束は、いまだ(11/29)実行されておらず、再度のストも計画中的とのこと。

今回のタクシーストは市内の比較的交通の邪魔にならないところ数か所が選ばれ、1万台に近いタクシーで整然と行なわれた。さらにスト実施時期についても、五輪期間中と国慶節期間中の計画を市民感情に反するという理由であえて延期し、11月の第1週に持ってきたという。

ここには市民を敵に回さない周到な配慮と、事後の交通公安との摩擦を避ける狙いがあったと言われている。これらの経緯を見ていると、かなり優秀な人間が計画的に組織指導していると思う。このタクシーストを単純な自然発生的あるいは暴発的なストライキと考えるべきではない。

11/10 甘粛省蘭州市永登県。

参加台数:160台。県内には280台の正規タクシーがある。闇タクシーと闇バイクは合計700台。

場所:県内中心部。

目的:闇タクシーの取り締まり強化を要求。

永登県には闇タクシーが多く、それが正規タクシーの顧客を奪っており、正規タクシー運転手は交通警察当局に取締りの強化を訴えた。永登県の闇タクシーには以下の3種類があるという。・マイカーを持っている者が暇な時に営業運転している、・保険会社の販売員たちが自分の移動用の車を暇なときに使い営業運転している、・失業した人たちが安い車を購入して営業運転している。これらの闇タクシーが永登県内に入り乱れている。同県では、2006年11月に、闇タクシーを取り締まる「交通行政執行大隊」が成立し、罰金も6000~8000元と定められた。しかし闇タクシーの取り締まりは徹底せず、交通警察部門も免許と交通証の監督のみで取り締まりはできなかった。なお正規タクシーの運転手の実収入は、以前は1000元ほどであったが、最近では500元ほどに減ってしまったという。

12/01 広東省広州市。

参加台数:約1万台。

場所:広州市交通委員会前(広園路)、広州市政府前(東風路)。

目的: 運転手が会社に支払う諸費用の明朗化。会社の事故処理遅延や管理不足などの対応改善。 運転手が会社
社支払っている駐車料800元の削減。 娯楽場所などを通過する場合の私的駐車料などの徴収禁止。 ガソリンスタ
ンドの混雑の緩和。 運転手のトイレ時の駐車違反への罰金減免。
闇タクシーの取り締まり強化。

結果: 政府は闇タクシーの取り締まり強化、駐車料金の取り消し、十分な
燃料供給など救済措置8項目を提示。 タクシー会社側も内部規定
を一部修正するなどの動きを示し、現在休戦中。

このストには伏線があった。11/24に市国際会議場前で政府役人と
名乗った3人の乗る車とタクシーが接触し、タクシー運転手が殴られた。
それに抗議するタクシー仲間が100人ほど会議場前に集まったが、警
察も数10人が出動し、運転手を殴った者たちを拘束した上、この3人が
政府とは関係がない者であることを明らかにして、タクシー側を説得し
解散させた。

私はそのストの翌日(12/02)朝、広州市に入った。市内のタクシーは
平常通りに運行されており、前日のストの影響はまったくなかった。す
ぐにタクシーに乗って、11/24に事件が起きた国際会議場の前までタ
クシーに乗って、運転手から状況を聞いた。さらに別のタクシーに乗り
換え、前日の状況を聞きながら市政府前に行った。市政府前はきれい
に取り片付けられており、わずかに騒動整理用の柵やビニールテープ
などが片隅に放置されている程度だった。

運転手にストの呼びかけ方法などを聞いてみたところ、運転手間の携帯電話のメールなどが主であり、首謀者は不明と
いうことだった。その他に、タクシー運転手の溜まり場(食堂など)に張り紙がたくさんしてあったという話を聞いたので、
私はさっそく数か所の溜まり場に行ってみたが、きれいに取り去られており、それを目にすることはできなかった。なお
後日、ネット上にその張り紙が出たので、ここに転載しておく。ここには集合場所や時間が明記されており、なおかつ、
参加に消極的な運転手たちに自宅待機を呼びかけている。

広州のタクシーストも用意周到に準備され、1万台近くをストへ参加させこれを成功させており、なおかつ暴動化させて
いない。この状況から判断して、このストが偶発的なものではなくて、計画的・組織的であることがわかる。

11/10 広東省三亜市。

参加台数: 200台。 市内の正規タクシーは1200台。 闇タクシーが多い。

場所: 市政府前に集合。

目的: 上納金の減額。 市政府は年初からタクシーの上納金を引き下げたが、多くのタクシー会社が据え
置いたままだったので、運転手がそれに抗議。

闇タクシーの規制強化。

経過: 今回のスト中に、ストに参加せず正常運営しているタクシー運転手を殴打したり、車を破壊したりした
者、28名を容疑者として拘束。 警察は今回の事件を計画的であると判断している。

結果: 市政府がタクシー会社と協議し、余分に徴収した上納金などを運転手に返却することを決定。

11/19 重慶市永川区。 重慶市内から60km。 11/03の市内ストに参加しなかった運転手を中心。

参加台数: 200台以上。

場所: 区内中心部。

目的: 地元政府のタクシー台数の増加決定に反発。

結果: 政府の説得に応じて数時間後散会。

11/20 広東省汕頭市。

参加台数: 1000台以上。

場所: 人民広場および市政府前。

目的: 闇タクシーの規制強化を要求。 正規登録タクシーは約1000台、闇タクシーは2000台以上。

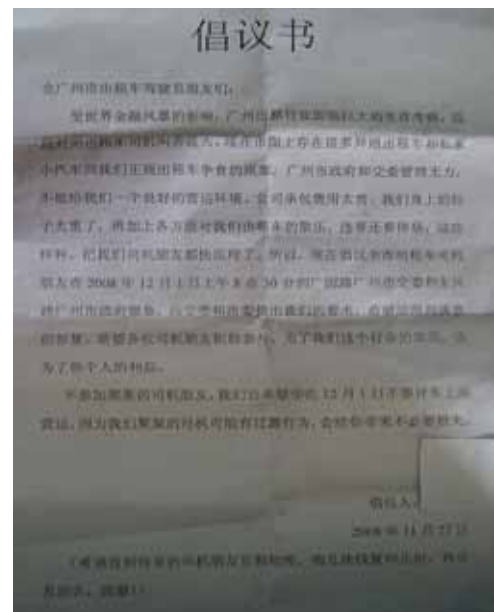
政府の認可を不正に受けている非法車両は関係費用を払わなくても済むので、儲けが大きい。

非法(闇)タクシーが多くて、正規タクシーの営業が圧迫されているので、取締りの強化を要求。

さらにタクシー運転手協会の設立認可を求める。

経過: 参加した運転手が闇タクシーを襲撃するなどして3人が警察に拘留。

結果: 市政府が闇タクシーの取り締まり強化を発表。 即日解散。



11 / 21 雲南省大理市。
参加台数: 数百台。
場所: 不明。
目的: 会社の新規定に不満。
結果: 政府機関の適切な処置で夜9時までに解散。

12 / 03 香港。
参加台数: 数十台。
場所: 香港国際空港につながる北ランタオ高速道路を運転手たちが車を並べて封鎖。
目的: 新料金体系に不満。
結果: 高速道路が大渋滞となったため、警官隊が出動。4日朝までに強制撤去。運転手24人を逮捕。
香港島のハッピーバレーでも同様の騒ぎあり。

3. 上海市の迅速な対応

- ・万博を控えた上海では当局が、タクシー労働者のストライキを警戒して、早くもタクシー労働者との協議を始めた。
- ・11 / 10、上海市当局はタクシー運転手から不満や要望を受け付ける専用電話を開設した。ストの未然防止を図る狙いである。開設後の2日間で25件の電話があり、そのほとんどがタクシー会社への「上納金」の不満や待遇改善の要求であったという。
- ・11 / 18、上海の韓正市長は市政府で全市の一部のバスの車掌とタクシー運転手を呼び座談会を催した。
韓正市長は会議の冒頭で、「バス・タクシーは特別なサービス業で、都市の窓・都市の姿・都市精神の体現である。バス・タクシーの職員は、流動性も労働強度も心理的圧力も大きく、市政府はこの業界の発展を維持する。我々が今日、皆の意見を聞くことは、今後、この業界の発展をよりよく維持するためだ。もちろん、維持は三つの面に配慮する。業界の健全な発展の持続、職員の利益の維持、改善、発展、最終的には市民の外出を楽にさせ、満足させることである」と発言した。
さらに会議終了間際に、「今日聞いた意見とアドバイスを、市政府の関連部門は一つ一つ真面目に整理する。来月、管理層と職員を含めた各方面の意見を聞き、公共交通改革案を作成する。皆さんが関心を持っている問題はこの案の中で回答する。今日、皆さんから提案があった利益問題については、市政府部門が精一杯に努力し、すぐ解決し、できなければきちんと責任を持って検討し、解決する」と参加者に約束した。

以上

暴動検証: 08年11月

19. DEC. 08

小島正憲

11月は各地での暴動に加え、タクシーストが各地で起こり、次いで工場閉鎖に伴う労働争議も起こった。中でもタクシーストは、これまでの暴動とはかなり性格を異にしているし、今後の社会に対する影響も違うので、別稿にしてすでに各位にお届けした。今回は、その他の暴動とそれに対する政府の策をまとめて報告する。

私の暴動評価基準

- 暴動レベル0 : 抗議行動のみ 破壊なし
- 暴動レベル1 : 破壊活動を含む抗議行動 100人以下(野次馬を除く) 破壊対象は政府関係のみ
- 暴動レベル2 : 破壊活動を含む抗議行動 100人以上(野次馬を除く) 破壊対象は政府関係のみ
- 暴動レベル3 : 破壊活動を含む抗議行動 一般商店への略奪暴行を含む
- 暴動レベル4 : 偶発的殺人を伴った破壊活動
- 暴動レベル5 : テロなど計画的殺人および大量破壊活動

1. 暴動

- ・甘肅省隴南市。 **暴動レベル2。**
- ・日時 : 11 / 18、19の両日。
- ・場所 : 甘肅省隴南市武都区。
- ・規模 : 農民数百人が地元政府に陳情。千人ほどの武装警察が鎮圧に出動。農民側の負傷者多数。死

者も出た模様。農民と野次馬を合わせて1万人(一説には5万人)を越える群衆が集合。

・理由 : 7月に、地元政府は行政府を武都市から隣の成県へ移転することを内定した。この噂はすぐに農民の間に流れ、反対運動が起きたので、政府はこの噂はうそであるという情報を発表し、その場を収めた。ところが9月に移転が国務院に許可されたとの報道が「蘭州晩報」にスクープされたため、農民は抗議行動に立ち上がった。

・経過 : 11/18午前9時半ごろ、隴南市武都区東江鎮の農民30人あまりが、隴南市共産党委員会に行政府を移転した場合の土地や住宅の補償問題について、説明を求める陳情を行なった。行政側も隴南市共産党書記の王義安氏などがすみやかに対応したが、陳情群衆はどんどん増えて、午後3時ごろには200人以上となり、野次馬も1000人を超えた。

王書記が群衆に「農民代表を選出して欲しい。その代表と協議する」と呼びかけても、農民側は「自分たち全員が代表である」と言って譲らず、こう着状態が続いた。

午後7時半ごろ、突然400人以上の群衆が警察の守備を突破し、市党委員会ビルに乱入した。市党委員会ビルは前院・中院・後院の構成になっており、群衆は後院まで侵入し、大声でスローガンを唱えた。

午後10時、政府側は武装警察を出動させ、群衆を正門外に押し出した。午後12時ごろには野次馬が2000人以上にふくれ上がった。群衆は石や酒ビン、花火などを武装警察に投げつけた。

11/19の午前0時半、一部群衆が再び前院に突入し、3階まで駆け上がり戸や窓、事務設備などを破壊した。さらに中庭に駐車中の公務車11台を焼いた。その後、群衆は中院まで侵入し同様の破壊を行ない、そのままそこに居座った。この段階で門外にも1万人程の野次馬が集結した。

午前10時半ごろ、武装警察200人以上と武都市の警察全員が群衆排除の実力行使に入ったので、群衆はシャベルや棍棒、レンガ、石などを持って抵抗した。ここでさらに群衆によって公務車12台以上、パトカー7台が焼かれた。武装警察は群衆側のリーダーを捕らえ、電気棒などで群衆を殴打し群衆を建物の外に追い出した。未確認情報だが、この場で群衆6、7人が死亡した模様。その後、武装警察は道路を封鎖して、催涙弾を放ちこの暴動を鎮圧した。

隴南市の各業界もストライキを行い、商店は閉鎖し、タクシーやバスも運行を停止し、ゼネストのような形で農民たちの抗議行動を支援した。

・結果 : 共産党市委員会の前院と中院、パトカーを含む公務車22台が破壊された。農民側の拘束者30人以上、負傷者多数、死亡者もある模様。武装警察69人、公安民警2人が負傷。新聞記者3人が巻き込まれて負傷。

・原因 : 隴南市は甘粛省南部に位置し、四川省と隣接している寒村である。しかも今年5月の四川省大地震のときに四川省汶川地区に次ぐ重度の災害を受けた。ところが地元政府は被災者に対して十分な措置を取らなかった。それどころか行政府を市の復興計画も不十分な状態で、武都市から隣の成県へ移転することを決めた。農民たちは現状の住居や小売の先行きに不安を感じて、陳情に及んだ。

・補足 : 隴南市はたいへん交通が不便な場所であり、上海から現地にたどり着くまでに、飛行機とバスを乗り継いで12日間かかる。その上、11月末に大雪が降り、道路が閉鎖されて隴南市まではたどりつけなかった。仕方がないので、ちょうど通訳の知人の弟が隴南市の隣の天水市にいたので、彼のもとに行き、上記の情報を入手した。

・その他: 隴南の地は、中国統一を成し遂げた秦王朝の発祥の地といわれ、「隴を得て蜀を望む」という言葉で語られる「三国志」の舞台でもあるという。

広東省深圳市宝安区。 **暴動レベル1。**

11/07、深圳市宝安区石岩で、交通違反の取締り中に、オートバイを運転していた男性が係官から、トランシーバーを投げつけられ、それが頭に当たったため運転を誤り転倒し死亡した。当時、男性は無免許であったため、検問を突破し係官の制止を振り切って逃走しようとしたという。

午後1時ごろ、死亡した男性の遺族30人余りが、地元警察前に集まり賠償を求めた。野次馬2000人ほどが集まり、警察署を取り囲み、爆竹をなしたり出入り口のガラス戸を壊したり、車両を破壊するなどした。抗議は翌2時ごろまで続いた。

浙江省温州市。 **暴動レベル0。**

11/10:午前9時ごろ、浙江省温州市洞頭県状元奥村で、農地の大規模徴収に反対する農民の座り込み抗議を、数百人の警官が強制排除した。村民に負傷者が出た。周辺の農民も座り込みに参加し、多いときには800名に達した。農民の座り込みは22日間続行していた。2004年、現地政府は同村に国際空港を建設するため、農地3043ヘクタールを強制徴収したが、補償金を支給しなかった。村民らは上級政府に陳情し続けたが取り合ってもらえなかった。2006年にも警察と村民が衝突し、村民2人が逮捕され懲役刑を言い渡されている。

広東省深圳市。 **暴動レベル0。**

11/12、深圳市福田区にある香港企業の製紙工場で、同工場の従業員300人が、賃金未払いに抗議して街頭でスト

ライキを行なった。当局は武装警察約1000人を出動させ抗議者を実力で制止した。そのため抗議者約20人が負傷し、そのうちの2人が重傷、11人が連行された。

福田保税区にある香港企業的美福瓦通紙品有限公司は、資金繰りの問題で、今年の3月から工場が一部の稼働となり、9月には工場が完全に停止となった。会社側は従業員700人に対し10月中に補償金を支払うことを約束したが、支払われなかった。従業員らは政府になんども訴えたが、当局が一向に動かなかったため、従業員約300人が福田保税区に集まり、道路を遮断して地元政府に抗議をしたもの。

黒竜江省ハルビン市。 暴動レベル0。

11/19:午前、農民約100人が直訴のために、ハルビン市香坊区朝陽郷の政府庁舎を訪ねた。農民たちは警察の誘導に従わず、庁舎の門をふさぎ、セキュリティ用のガードレールを乗り越え、庁舎内へ押し入ろうとした。ここで農民3人が拘束された模様。さらに農民たちは庁舎の敷地入り口に横断幕を掲げ、庁舎前の道路を1時間に渡って封鎖した。

北京市。 暴動レベル0。

11/19:午前9時、北京市政府ビル前で、1000人以上が参加する大規模な抗議活動が発生した。また中央政府の司法部の前でも100人近くが集まり抗議を行なった。現場はすぐに交通規制が行なわれ、警官100人以上が配置された。その後、抗議者の一部が現場待機のバスに乘せられ強制連行された。午後3時ごろ、抗議者たちは徐々に退散した。

抗議者たちは、企業による違法な資金集めの被害者や、家屋を強制移転させられ十分な補償を得ていない者などであった。彼らは長期にわたり北京市政府に陳情し続けてきたが取り合ってもらえなかったため、今回の抗議活動を計画したという。

重慶市。 暴動レベル2。

重慶市開県高橋鎮では、地元の高升炭鉱の採掘作業の結果、飲み水が汚染されたり、家屋が壊れたりした。10月下旬、地元農民らは採掘作業をやめさせようと、炭鉱の入り口付近の道路を封鎖した。

11/21、炭鉱会社側は100人以上の暴力組織関係者を雇い、農民に暴力を振り封鎖を解除させようとした。農民20人以上が負傷した。暴力に憤慨した農民約1000人が現場に駆けつけ大騒動に発展した。

炭鉱会社側は2007年に飲用水用井戸の建設費用と家屋修繕用の賠償金として、450万円を関連する政府部門に渡し済み。なおかつその後の双方の話し合いで、炭鉱側は追加賠償金30万円を決定し、これも政府に渡し済みだという。しかしいまだに両方とも農民の手元に届いていない。

この間、炭鉱側は地元政府に手渡し済みの賠償金を、農民に支払ってもらうように要請したが、政府は動かなかった。政府関係者には汚職が蔓延し、農民たちは政府を信用していないし、地元政府関係者の中にはこの炭鉱に出資しているものもあって、政府と炭鉱側が組んで賠償金を支払わないようにしているのではないかと疑っている。

香港。 番外編、中小企業家のデモ。 暴動レベル0。

11/03、珠江デルタで操業する中小企業の代表ら100人が、香港のセントラルでデモを行なった。中央政府駐香港連絡弁公室まで行進し、労働契約法の見直しの陳情書を提出した。

2. 政府の対応

中央政府は、頻発する暴動への対策として、県党委員会書記に危機管理研修を受けさせる計画を発表。

先日新しく発表された「中国共産党：党校工作条例」は、初めて県レベルの党委員会書記を党中央学校の研修プログラムの対象とした。これにより、全国の2000人近くの書記が研修を受けることになり、第1期に500人が参加する見通し。今回の研修の目新しいところはプログラムに、「社会安定の維持と突発事件への対応」という科目が組まれていることである。その主旨は地方幹部の頻発する暴動への危機管理能力を高めることにある。

以上